Scranton Wochenblatt, 8. Februar 1895 *(Deutschsprachige Zeitung in Scranton, Pennsylvania)*

Gegründet 1865. **Scranton Wochenblatt.** Established 1865. 1

31. Jahrgang. Scranton, Pa., den 8. Februar 1895. Nummer 6.

Wm. Siffenberger's Deutsches Möbel-Geschäft,
229 und 231 Penn Ave., gegenüber der Baptisten Kirche.
Parlor-Einrichtungen, $35 und aufwärts. Schlafzimmer-Einrichtungen, 8 Stück, $19 und aufwärts. Matratzen, $3 und aufwärts. Springfeder-Matratzen $1.50 und aufwärts.
Möbeln jeder Art billig und gut.
Polster-Arbeiten werden auf Bestellung angefertigt. Reparatur-Arbeiten aller Art werden prompt und billig besorgt. Sprecht in meinem Laden vor und spart Geld.

. . Seife garantirt so gut wie die Beste. . .

Buttermilch Seife!
Ueberall verkauft zu 10 bis 15 Cents das Stück,
Unser Preis:
4 Cents das Stück.
. . Seife garantirt so gut wie die Beste. . .
Der große 4 Cents Store,
310 — Lackawanna Avenue, — 310.

Wilkesbarre Nachrichten.

— Heute, Freitag, ist Deutscher Tag in der Eßwaaren-Ausstellung.

— Die neue County-Vorlage passirte am Dienstag den Senat mit 35 gegen 5 Stimmen.

— Die Concordia hält ihren Maskenball am 21. Februar in der neuen Halle ab.

— Daniel Shelby starb am Montag an einem Herzleiden im Alter von 57 Jahren. Er war längere Zeit Verwalter der Musik Halle.

— Das Groceriegeschäft von George Geiselmann an Süd Main Straße ist vom Scheriff geschlossen worden. Verbindlichkeiten $3,350.

— Es starben hier im verflossenen Monat 45 Personen, etwa die Hälfte der im gleichen Monat im letzten Jahr Verstorbenen.

— Die New York Lebensversicherungs-Gesellschaft hat der George A. Lohmann Hinterlassenschaft $34,502.40 Versicherung ausbezahlt.

— Jakob Morgenstern von Kingston fiel am Samstag von einem Gebäude und erlitt einen Schädelbruch. Er befindet sich im kritischen Zustande.

— Die „Times“ hat das dreistöckige Gebäude No. 32 West Market Straße erworben und wird es für ihr Geschäft einrichten lassen und dann benutzen.

— Am 1. April wird das alte Luzerne Haus, Ecke von Nord Main Straße und Public Square, abgetragen und ein modernes fünfstöckiges Geschäftsgebäude dort errichtet werden.

— John Butkowski, der einen Landsmann während eines Streites tödtete, bekannte sich am Dienstag des Todtschlags schuldig und wird am Samstag sein Urtheil erhalten.

— Die Coroners Jury in dem Todesfall des John Schappert letzte Woche, findet, derselbe sei durch Nachlässigkeit der Angestellten der Traction Companie, unregelmäßiges Fahren und Mangel an Regeln, entstanden.

— John Reichard, jr., ist am Freitag zu Lake Pabor, Florida, gestorben. Er befand sich schon längere Zeit aus Gesundheitsrücksichten dort. Das Begräbniß fand vom Hause seines Bruders George, an River und Union Straßen, letzten Sonntag statt.

— Ein scheußliches Verbrechen soll

Ein schwer angetrunkener Bursche warf am Mittwoch Abend die Fenster in dem Bonn Juwelierladen und der Laubscher Wirthschaft an Ceder Avenue ein und ward von der Polizei eingefangen.

Motormann Heinrich Sonntag wurde letzte Woche durch die Ankunft eines jungen Sohnes erfreut.

Herr Peter Huß von Cedar Avenue verlor am Donnerstag ein sieben Monate altes Kind durch den Tod, das am Samstag beerdigt wurde.

Michael McCarthy, ein Feuermann in den Süd Stahlwerken, wurde am Montag Morgen durch eine Anzahl heißer Schlacken schlimm verbrannt.

John, der 18 Monate alte Sohn der Eheleute John Linder von Pittston Avenue, starb am Sonntag Morgen und wurde am Dienstag beerdigt.

Wir bedauern zu hören, daß Herr Jakob Schalk, unser früherer Mitbürger, auf seiner Farm bei Prairie City, Iowa, schon seit anfangs Januar schwer krank darnieder liegt.

John Wolf von Willow Straße, als Karrenbesichtiger am D., L. & W. Bahnhofe angestellt, glitt am Freitag auf dem Schnee aus und erlitt eine innerliche Verletzung.

Der Alarm am Freitag Nachmittag von Kasten 41 wurde durch ein unbedeutendes Feuer in einer Küche hinter Swartz & Jurkovits Store verursacht, das durch einen überheizten Ofen entstand und etwa $50 werth Schaden anrichtete.

Pastor August Lange von der Hickory Straße Presbyterischen Gemeinde hat als Unter-Inspektor der inneren Mission von Berlin einen Ruf erhalten, ist aber noch nicht entschieden, ob er denselben annehmen wird.

Der jährliche Maskenball der Scranton Sängerrunde findet am Montag, den 18. Februar, statt, und derselbe wird auch dieses Jahre den beliebten und stark besuchten Bällen dieses Vereines in nichts nachstehen.

Die Lackawanna Knitting Mills wurden am letzten Montag nach mehrmonatlichem Stillstande wieder in Betrieb gesetzt; dies, in Verbindung mit den anderen hier im Betrieb stehenden Industrien, wird unzweifelhaft eine Hebung in allen Geschäften zur Folge haben.

Die Arbeiter im Nordwerke der Stahlcompanie nahmen am Montag Morgen

Scranton Spar-Bank,
122 Wyoming Avenue,
Scranton, Pa.
Das älteste Spar-Institut im nordöstlichen Pennsylvanien.
James Blair, Präsident.
E. W. Price, Vize Präs.
H. C. Schäfer, Cassirer.
A. B. Blair, Assist. Cassirer.
Theo R. Straub, Teller.
Direktoren:
James Blair, E. W. Price, Geo. H. Catlin, Frank M. Spencer, A. B. Blair, James Archbald, W. D. Kennedy, Dewitt C. Blair, Wm. H. Kiesel, Jas. W. Dafford.
Führt ein allgemeines Bankgeschäft.
Stellt Wechsel zahlbar in irgend einem Theile der Welt aus.
3 Prozent Interessen auf Depositen bezahlt.
Um Kundschaft wird gebeten.
Offen Samstag Abends von 7 bis 8 Uhr.

Wissen Sie auch,
was für eine Sorte Brillen zu tragen? Verlaßt euch nicht auf euer eignes Gutachten bei der Auswahl, da ihr eure Augen wissenschaftlich und kostenfrei geprüft bekommen könnt. Kopfweh und Nervösität oft nur den Augen entspringend gelindert. ☞ Künstliche Augen eingesetzt ohne Schmerzen.
Dr. Shimberg. 305 Sprucestraße.

Deutsche Apotheke,
— von —
C. Lorenz,
118 Lackawanna Ave., Scranton, Pa.

Deutsche Apotheke
von
Daniel G. Gelbert,
402 S. Washington Ave., Ecke Riverstr.

Hyde Parker Notizen.

— John Bauschini erhielt am Samstag in der Dodge Mine durch einen Kohlenfall einen Beinbruch.

— Der jährliche Ball der Columbia Schlauch Companie findet am 21. Februar in der Turner Halle statt.

— Herr Charles Leber, sr., von Hampton Straße, feierte letzte Woche im Kreise seiner Familie und einer Anzahl Freunde seinen 66. Geburtstag.

— John Wagner, August Foster und T. Ellsworth Davis haben die County Commissäre von ihrem Rücktritt als Kandidaten in der 15. Ward benachrichtigt.

— Für den am 18. Februar stattfindenden Maskenball des Turn-Vereins hat Turnlehrer Staiber mehrere hübsche Aufzüge vorbereitet, welche die Aktiven unter seiner Leitung eifrig einüben.

— Die Traction Companie wird die Linie zwischen Hyde Park und Providence nicht vor dem Frühjahr eröffnen, weil ein Theil der Schienen erst dann fertig werden.

— Meine kleine Tochter litt zwei Monate an einer schweren Erkältung. Ich gebrauchte Dr. August König's Hamburger Brustthee mit zufriedenstellenden Resultaten.—Ed. Craig, St. Augustine, Ont., Canada.

— Am Freitag Abend brannte der Lokomotivschuppen in der großen Ader der Central Mine nieder. Wie das Feuer entstand, ist nicht gewiß, es wird aber angenommen, daß ein Funken dasselbe ansteckte. Wäre dasselbe nicht in Zeit entdeckt worden, so hätte es unzweifelhaft großen Schaden angerichtet.

— Die betreffenden Einwohner von Luzerne Straße, westlich von Main Avenue, sind vom Stadtanwalt benachrichtigt worden, ihre Nivellirungskosten für die Straße zu bezahlen, indem das Obergericht entschieden hat, daß das Assessment, welches für Fußfront gemacht wurde, gültig ist.

— Ein Gespann Pferde des Leichenbestatter M. F. Wymbs brannte am Dienstag an Jackson Straße durch, während der Treiber für die Gäste einer polnischen Hochzeit wartete, und demolirten die Kutsche. Nachdem das Gespann gefangen und im Stall war, biß eines der Pferde, eine Stute, dem Treiber Gallagher den dritten Finger der linken Hand ab.

Finley's
Spezieller Verkauf von
Muslin Unterkleidern
Um Raum für unsere Frühjahrs Waaren zu machen.
Wir verkaufen jetzt eine Partie
Leicht beschmutzte Waaren zu Preisen, die sie rasch losschlagen werden.
Gowns, Skirts, Corset Bedecker, ꝛc.
Ebenso
Kinder-Leibchen, Unterhosen, ꝛc.
☞ Eine spezielle Partie von feinen weißen Schürzen für Kinder zum halben Preis
No. 510 und 512 Lackawanna Avenue.

Dr. Weblau,
Deutscher Arzt,
No. 322 Mulberry St., zwischen Penn und Wyoming Avenues.
Office Stunden: Von 10 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags.

Dr. G. E. Roos.
In Deutschland approbirter Arzt.
Office und Wohnung: 232 Adams Avenue, direkt dem Courthaus gegenüber.
Sprechstunden: bis 9 Uhr Morgens, 12—1 1/2 Nachmittags, 6—9 Abends.
Telephon No. 4762.

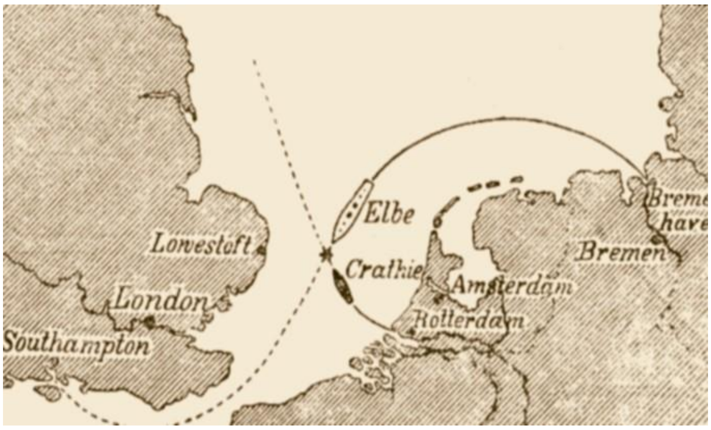
Dr. Friedrich W. Lange,
Deutscher Arzt,
240 Adams Ave., Courthaus gegenüber.
Office Stunden: 8—10 Vormittags, 2.30—4.30 Nachmittags und 7—8.30 Abends.
Telephon No. 742.

Der Untergang der „Elbe“

Ueber das furchtbare Unglück, welches den Dampfer „Elbe“ vom Norddeutschen Lloyd am vorletzten Mittwoch Morgen betraf, geben wir nachstehend alle Einzelheiten von Interesse:

Die „Elbe“ war der älteste der sogenannten Expreß-Dampfer der Lloyd-Linie und konnte mit den neuesten Schiffen, wie „Spree“ und „Havel“ (12 500 Pferdekräfte), keinen Vergleich aushalten, ward aber noch immerhin als völlig seetüchtig erachtet und stand unter dem Befehl des erfahrenen Kapitäns von Goessel. Der Dampfer wurde im Jahre 1881 in Glasgow gebaut, hatte eine Tragfähigkeit von 4 510 t, war 420 Fuß lang, 45 Fuß breit, 36 Fuß 5 Zoll tief, hatte vier Masten und war ein Schraubendampfer.

Die „Elbe“ kam am 26. Januar von New York in Bremen an und fuhr von hier aus bereits am 29. Januar wieder via Southampton nach New York ab. Der Dampfer hatte insgesamt 354 Personen an Bord, nämlich 183 Passagiere nach New York, 16 nach Southampton, eine Bemannung von 146 und 9 andere Angestellte. Von all diesen Leuten sind nur 20 gerettet worden, es büßten daher 334 Personen ihr Leben ein.

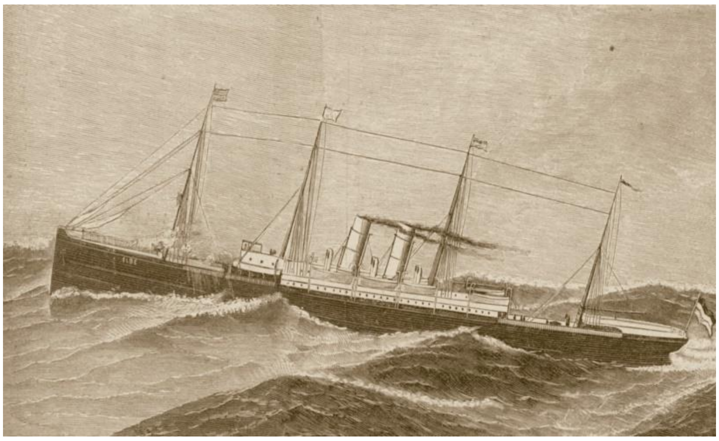


Der Zusammenstoß

Das Unglück ereignete sich Morgens am halb 6 Uhr etwa 30 Meilen vom „Hook“ von Holland, zu einer Zeit, wo fast alle

Passagiere im tiefen Schlafe lagen. Es wird bestätigt, daß die „Elbe“ mit gewöhnlicher Fahrgeschwindigkeit auf ihrem richtigen Kurse war und den üblichen Auslug hielt. Die Nacht war dunkel, aber es herrschte kein Sturm. Plötzlich berichtete der Mann am vorderen Auslug auf der „Elbe“ an den Deck-Officier, daß die Lichter eines Dampfers dicht über der Luke des Bugs zu sehen seyen. Bevor der Kurs der „Elbe“ verändert werden konnte, fuhr der andere Dampfer in die „Elbe“' unmittelbar am Maschinenraume hinein, durchbrach ihre Platten, als ob sie von Pappe wären und steckte seine „Nase“ beinahe vollständig durch den Rumpf der „Elbe“. Eine kurze Zeit hielt die „Crathie“ die „Elbe“ auf ihrem vorderen Ende, dann wurde aber die Dampfkraft seiner Maschinen rückwärtstreibend angewandt, und er fuhr aus der Öffnung, die er gemacht hatte, zurück. Sofort drang das Wasser in Strömen in die „Elbe“ und augenblicklich fing sie an zu sinken. Der Capitän sah, daß das Schiff rettungslos verloren war und gab sofort den Befehl, eiligst die Rettungsboote vom Stapel zu lassen. Drei der Boote waren glücklich heruntergelassen, aber eins davon schlug kurz darauf um und alle Personen im Boote fanden, wie man glaubt, ihren Tod in den Wellen. Das erste Boot enthielt den dritten Officier, den Chef-Ingenieur, den Purser und etwa 17 Passagiere. Diese Personen wurden von einem Fischerboote aufgenommen und in Lowestoft gelandet.

Von den Geretteten hat man erfahren, daß sobald die „Crathie“ sich frei gemacht hatte, das Wasser den hinteren Maschinenraum so schnell überfluthete, daß Niemand, der unterhalb des Decks in jenem Theile des Schiffes war, entkommen konnte. Die Erschütterung, welche der Zusammenstoß verursachte, war angesichts des angerichteten Schadens verhältnismäßig leicht, was durch die Thatsache erklärt wird, daß es ein direkt durchschneidender Stoß war. Beinahe alle Passagiere schliefen noch zur Zeit, aber viele wurden durch die Erschütterung, so leicht sie auch war, aufgeweckt. Sie konnten das Geräusch des schnell einströmenden Wassers hören und mit Angst und Schreckensgeschrei suchten sie auf's obere Deck zu gelangen. Da der Dampfer im hinteren Schiffsraum befrachtet war, strömte natürlicher Weise das Wasser alles dahin, so daß es vielen Passagieren im vorderen Theile des Dampfers möglich war, das Deck zu erreichen. Den Kajüten-Passagieren erging es am schlimmsten. Als sie aus ihren Kajüten in das Gesellschaftszimmer stürzten, wurden sie von der Fluth des einströmenden Wassers in den unteren Schiffsraum geschwemmt und ertranken unzweifelhaft, ehe der Dampfer unterging.



Lloyd-Dampfer „ELBE“

Im Ganzen erreichten nicht mehr als etwa fünfzig Passagiere das Deck, auf welchem die wildeste Verwirrung herrschte. Alles drängte sich nach den Rettungsbooten, nur wenige hatten das Glück, sich durch den Menschenknäuel einen Weg zu bahnen. Herzzerreißende Scene spielten sich zwischen den Eltern und Kindern in den wenigen Augenblicken vor dem Untergange ab. Ueber

die Zahl der abgelassenen Rettungsboote sind sich die Geretteten nicht einig. So behauptet einer derselben, Karl A. Hoffmann, daß nur zwei Boote heruntergelassen wurden und eins davon sofort umschlug und von den Insassen nur eine Person, ein Mädchen Namens Anna Büdner, die nach Southampton reisen wollte, gerettet worden sei; sie war soeben vom Todtenbette ihres Vaters und ihrer Mutter zurückgekehrt.

Inzwischen wurde auf Deck das Geschrei erhoben, die Frauen und Kinder sollten auf die andere Seite des Schiffes, fort von der Seite, in welcher das große Loch war, gehen, die halbohnmächtigen Frauen drängten sich mit ihren Kindern dahin, aber sie hatten kaum die Steuerbordseite erreicht, wo die Rettungsboote herabgelassen wurden, als das Riesenschiff seine Bugs hoch in die Luft hob und dann mit seiner menschlichen Fracht langsam in die Meerestiefe sank. Es waren kaum 20 Minuten zwischen dem Zusammenstoß und dem Versinken des stolzen Dampfers vergangen.

Brave Fischer

Die See ging hoch und der Wind, der aus Ost-Südost wehte, war grimmig kalt. Das kleine Boot mit den Geretteten wurde bis ungefähr 11 Uhr morgens von den Wellen hin und her getrieben. Mehreren Schiffen, die in Sicht gekommen waren, wurden Nothsignale gegeben, die aber unbeachtet blieben. Die Geretteten waren halb erfroren, sie waren kaum bekleidet und hatten deshalb entsetzlich auszustehen. Zufällig wurden die Nothsignale vom Fischerboot „Wildflower“ bemerkt, und sofort steuerten die Fischer auf das Boot mit den Schiffbrüchigen los, nahmen sie an Bord ihres Schiffes und thaten alles, was in ihren Kräften stand, um die Leidenden zu pflegen.

Britische Brutalität

Die „Crathie“, welche das Unheil anrichtete, ist ein eiserner Schraubendampfer von 475 Tonnen Gehalt, der von Capt. Gordon commandirt wird. Letzterer scheint nach dem Zusammenstoß bloß auf seine eigene Sicherheit bedacht gewesen zu sein und den unglücklichen Passagieren der „Elbe“ nicht die geringste Hülfe angeboten zu haben. Es unterliegt keinem Zweifel, daß der Kapitän der „Crathie“ noch Dutzende von Menschenleben hätte retten können, wenn er seine Pflicht gethan hätte, anstatt mit echt britischer Rohheit die Unglücklichen ihrem Schicksale zu überlassen. Ein solch brutaler und herzloser Bursche ist nicht werth, daß er ein Schiff befehligt und sollte infam kassirt und sein Name der gebührenden Verachtung preisgegeben werden. Als Lügner ist der Bursche auch bereits gebrandmarkt worden, denn sowohl der Lotse Greenham, als auch die überlebenden Officiere der „Elbe“ erklären die Angabe der Officiere der „Crathie“, daß der Zusammenstoß im dichten Nebel erfolgte, für eine aus der Luft gegriffene Erfindung. Das Wetter sei so klar gewesen, daß man die Lichtsignale meilenweit sehen konnte.

Meist alle Pariser Zeitungen sprechen sich in ihren Commentaren betreffs des Untergangs der „Elbe“ höchst ungünstig über die Officiere und die Mannschaft des holländischen Dampfers „Crathie" aus. „La Lantern“ verdammt sie alle und sagt, englische Seeleute sind sprichwörtlich brutale Menschen. Der „Figaro“ brandmarkt gleichfalls das Benehmen des britischen Capitäns Gordon als brutal und sagt, man könne von einem englischen Seefahrer nichts anderes erwarten.

Andere Einzelheiten

Der englische Lootse Greenham sagt, daß er sofort nach der Collision auf's Deck gesprungen sei und der Mannschaft der „Elbe“ beigestanden habe, Raketen abzufeuern, um zu signalisieren, daß das Schiff in Noth sei. Seiner Ansicht nach trifft die Schuld des Unglücks positiv den Dampfer, welcher in die „Elbe“ fuhr, da er vor dem Bug der „Elbe“ zu kreuzen versuchte.

Die Collision fand nach dem offiziellen Bericht des deutschen Vice-Consuls 45 sm vom Marschelling Leuchtschiff *(Terschelling? E.H.)* Die geretteten Passagiere der „Elbe“ fuhren am Freitag von Lowestoft nach Southampton und werden von dort mit dem nächsten Dampfer nach New York weiterreisen,

An Bord der „Elbe“ war eine werthvolle Ladung von Postsachen für die Verein. Staaten, darunter viele registrierte Briefe (*Einschreiben)*. Ihre Ladung von kaufmännischen Waren hatte einen Werth von $500,000 und registrierte Bonds für New Yorker Banken waren vielleicht im Betrage von $1,000,000 an Bord, welche natürlich durch andere ersetzt werden.

Die Norddeutsche Lloyd Dampfschifffahrts-Gesellschaft hat den in Rotterdam befindlichen Dampfer „Crathie““ mit Beschlag belegen lassen, da sie ein gerichtliches Schadenersatzverfahren wegen des Verlustes der „Elbe“ einleiten wird. Die „Crathie“ hat ohne Ladung einen Werth von achttausend Pfund Sterling.

Der Bürgermeister von Lowestoft hat eine Sammlung für einen Fonds veranstaltet, welcher den braven Fischern von der „Wildflower“ als Belohnung für ihre Rettung der neunzehn Personen von der „Elbe“ übergeben werden soll.

Schiffer von Lowestoft berichteten am Sonntag, daß sie in der Nordsee, etwa 40 Meilen vom genannten Orte, eine Anzahl Trümmer (Thüren, Möbeln, Kisten und Sparren) und auch einen menschlichen Leichnam gesehen, die unzweifelhaft der „Elbe“ angehörten. An der Suffolk Küste hat man 6 Rettungs-

boote und drei Wasserbehälter von solchen Booten aufgefischt, die wahrscheinlich auch von der „Elbe“ kamen. Ob es gelingen wird, die Postsachen zu heben, ist noch unbestimmt.

Das Schiff war besetzt von ca. 200 Auswanderern und 180 Mann Besatzung. Nur 20 Personen überlebten die Katastrophe, 15 Besatzungsmitglieder und 5 Passagiere. Die übrigen Personen, 332 an der Zahl (nach anderen Berichten 374), fanden in der Nordsee den Tod.

In der Seeamtsverhandlung wurde das alleinige Verschulden der CRATHIE an der Kollision festgestellt. Dem Norddeutschen Lloyd wurde ein Schadenersatz von 47 125 £ zugesprochen.